1991 No. 3

AFKONDIGINGSBLAD
VAN
ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 20 september 1990 (Stb. 525), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Uitgegeven, 30 januari 1991

De minister van Justitie,

H.S. Croes

BESLUIT van 20 september 1990 (Stb. 525), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege van de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit

BESLUIT van 20 september 1990 (Stb. 525), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Heeft de opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 13 november 1990

F.B. Tromp

Besluit van 20 september 1990, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 maart 1990, nr. S/J 30.485/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) in overeenstemming dient te worden gebracht met de op 21 april 1988 en 28 oktober 1988 door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen wijzigingen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1974 met bijlage (Trb. 1989, 42 en 1989, 98), en dat hierbij tevens enige andere wenselijk gebleken wijzigingen in genoemd besluit kunnen worden aangebracht;

Gelet op de artikelen 5, 9, en 73 van de Schepenwet (Stb. 1932, 86);

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 7 augustus 1990, nr. W09.90.0124/K.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 september 1990, nr. S/J 31.575/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367)[1] wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 97, zesde lid, komt te luiden:

6. Aan boord van elk schip moet een echolood aanwezig zijn.

B. In artikel 110 komt in het derde lid, in onderdeel c, de zinsnede «, geen aannemersmaterieel zijnde als bedoeld in het zesde lid, onder b, van dit artikel,» te vervallen.

C. Artikel 110, zesde lid, komt te luiden:

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, voor een schip

behorende tot de kategorieën zoals genoemd in de Tabellen B en C van het eerste lid, alsmede voor schepen die door de aard van de werkzaamheden waarvoor zij worden gebruikt tot die kategorieën kunnen worden gerekend, een vermindering van het aantal scheepsgezellen toestaan, indien het vaargebied van dat schip zich niet verder uitstrekt dan 30 zeemijlen uit de kust, het schip ten hoogste 12 uren varen verwijderd is van een met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd is dan 6 uren varen vanaf een beschutte haven of rede.

D. In artikel 118, eerste lid, onder b, komen de woorden «, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen» te vervallen.

E. Artikel 118, tweede lid, komt te luiden:

2a. De in het eerste lid, onder a, genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met het bepaalde in bijlage XXIII van dit besluit.

2b. Aan het bepaalde in het eerste lid onder b is voldaan indien wordt overgelegd de geneeskundige verklaring die is afgegeven in overeenstemming met het bepaalde in Hoofdstuk IV van het Schepelingenbesluit.

F. Artikel 118, derde lid, komt te luiden:

3. De in het eerste lid, onder a, bedoelde deskundigen worden door Onze Minister aangewezen.

ARTIKEL II

De bijlagen van het Schepenbesluit 1965 worden als volgt gewijzigd:

A. In Bijlage II worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Artikel 8, lid 2.3, komt te luiden:

2.3 Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip in de eindtoestand na beschadiging, en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt het volgende:

2.3.1 De kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit moet ten minste een bereik hebben van 15 graden gemeten vanuit de slagzijhoek waarbij statisch evenwicht optreedt.

2.3.2 Het oppervlak onder de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit gemeten vanuit de slagzijhoek waarbij statisch evenwicht optreedt, moet ten minste 0,015 meterradiaal bedragen, gemeten tot de kleinste van de volgende hellingshoeken:

1. de hoek waarbij verder vervuld raken van het schip optreedt; of

2. een hoek van 22 graden, gemeten vanuit de rechtopliggende stand, in het geval dat één afdeling vervuld raakt, of een hoek van 27 graden, gemeten vanuit de rechtopliggende stand, in het geval dat twee of meer afdelingen gelijktijdig vervuld raken.

2.3.3 Binnen het bereik zoals aangegeven onder 2.3.1 moet een restarm van positieve statische stabiliteit worden bereikt waarbij de grootste waarde van de volgende hellende momenten in aanmerking moet worden genomen:

1. het moment ten gevolge van het verzamelen van alle passagiers aan één zijde van het schip;

2. het moment ten gevolge van het te water laten van alle vol beladen

door tewaterlatingsmiddelen bediende groepsreddingmiddelen aan één zijde van het schip; of

3. het moment ten gevolge van windbelasting.

Deze restarm moet worden berekend met de formule:

$$GZ \text{ (in m)} = \frac{\text{hellend moment (in t.m)}}{\text{deplacement (in t van 1000 kg)}} + 0{,}04$$

In geen geval mag deze arm van statische stabiliteit minder zijn dan 0,10 m.

2.3.4 Voor de berekening van de hellende momenten zoals genoemd in 2.3.3 moet het volgende worden aangenomen:

voor momenten tengevolge van het verzamelen van passagiers:

1.1 4 personen per vierkante meter;

1.2 een massa van 75 kg voor iedere passagier; en

1.3 passagiers moeten worden verdeeld over de beschikbare dekoppervlakken aan een zijde van het schip op de dekken waar de verzamelplaatsen zijn gelegen en op een zodanige wijze dat het meest ongunstige hellende moment wordt voortgebracht;

2. voor momenten tengevolge van het te water laten van alle vol beladen door tewaterlatingsmiddelen bediende groepsreddingmiddelen aan één zijde van het schip:

2.1 alle reddingboten en hulpverleningsboten die zijn geplaatst aan de lage zijde van het schip, ontstaan na het doorstaan van de schade, moeten worden geacht vol beladen en gereed voor afvieren buitenboord te hangen;

2.2 voor reddingboten die zijn ingericht om vol beladen te water te worden gelaten vanaf de opstellingsplaats, moet het maximaal optredende hellende moment tijdens het te water laten worden genomen;

2.3 een vol beladen door een tewaterlatingsmiddel te bedienen reddingvlot moet worden geacht te zijn vastgemaakt aan elk tewaterlatingsmiddel, welke is geplaatst aan de lage zijde van het schip ontstaan na het doorstaan van de schade en moet worden geacht gereed voor afvieren buiten boord te hangen;

2.4 personen die niet in de groepsreddingmiddelen zijn geplaatst die buiten boord hangen, moeten worden geacht geen extra hellend of oprichtend moment te doen ontstaan; en

2.5 groepsreddingmiddelen die aan de hoge kant van het schip zijn geplaatst, worden geacht zich op hun opstellingsplaats te bevinden;

3. voor momenten tengevolge van windbelasting:

3.1 een in rekening te brengen winddruk van 120 N/m²;

3.2 het van toepassing zijnde windvangende oppervlak is het geprojekteerde laterale oppervlak boven de waterlijn, die behoort bij de intacte toestand; en

3.3 de arm van het moment is de vertikale afstand gemeten vanaf een punt halverwege de gemiddelde diepgang, die behoort bij de intacte toestand, tot het zwaartepunt van het lateraal oppervlak.

2. Na artikel 8, lid 2.3 wordt een nieuw lid 2.4 ingevoegd luidende:

2.4 Tijdens tussentoestanden bij volstromen moet de maximale waarde van de arm van statische stabiliteit ten minste 0,05 m bedragen terwijl de omvang van het bereik van armen van statische stabiliteit met een positieve waarde ten minste 7 graden moet bedragen. In alle gevallen hoeft slechts één lek in de huid en slechts één vrij vloeistofoppervlak van het ingestroomde water te worden aangenomen.

3a In de derde volzin van artikel 8, lid 5 vervalt de zinsnede: «, evenals de maximum slagzij die vóór het overvloeien ontstaat,»

3b Na de derde volzin van artikel 8, lid 5 wordt de volgende volzin ingevoegd luidende: De maximum slagzij die ontstaat voordat

overvloeien optreedt, mag niet meer dan 15 graden bedragen.

4. Artikel 8, lid 6.2 komt te luiden:

Bij onsymmetrisch vollopen mag de slagzijhoek in het geval van vollopen van één afdeling niet groter zijn dan 7 graden. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een slagzijhoek toestaan van 12 graden in het geval van gelijktijdig vollopen van twee of meer aangrenzende afdelingen.

5. In artikel 8 wordt het bestaande lid 7 vernummerd tot 7.1

6. In artikel 8 worden na het lid 7.1 de leden 7.2, 7.3 en 7.4 toegevoegd, luidende:

7.2 De gegevens genoemd in 7.1 moeten informatie bevatten ten aanzien van de maximaal toegestane ligging in hoogte van het gewichtszwaartepunt boven de basislijn (KG) of in plaats hiervan van de minimaal toelaatbare metacenterhoogte (GM) voor een diepgangsbereik dat voldoende moet zijn om alle tijdens de bedrijfsuitvoering voorkomende beladingstoestanden te omvatten. De informatie moet de invloed van verscheidene waarden van de trim laten zien rekening houdende met bedrijfsmatige beperkingen ten aanzien van de trim.

7.3 Elk schip moet zijn voorzien van duidelijk te onderscheiden diepgangsmerken op voor- en achterschip. Indien de diepgangsmerken zijn aangebracht op een plaats waar deze niet gemakkelijk afleesbaar zijn of waar bedrijfsmatige beperkingen voor een bijzondere dienst het aflezen van de diepgangsmerken bemoeilijken, moet het schip ook zijn uitgerust met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaard systeem voor diepgangsmeting waaruit de diepgang voor en achter kan worden bepaald.

7.4 Na voltooiing van de belading van het schip en vóór vertrek van het schip moet de kapitein de trim en stabiliteit van het schip bepalen en eveneens vaststellen en daarvan aantekening maken dat het schip voldoet aan de stabiliteitscriteria zoals aangegeven in de van toepassing zijnde voorschriften van dit Besluit. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het gebruik van een electronische rekenmachine of gelijkwaardige middelen vóór de berekening van de belading en de stabiliteit voor dit doel aanvaarden.

7. In artikel 8 wordt nà lid 8 een nieuw lid 9 toegevoegd, luidende:

9. De leden 2.3, 2.4, 5 en 6.2 zijn van toepassing op passagiersschepen gebouwd op of na 29 april 1990 en de leden 7.2, 7.3 en 7.4 zijn van toepassing op alle passagiersschepen.

8. Na artikel 20 wordt een nieuw artikel 20a ingevoegd, luidende:

Artikel 20a Sluiten van deuren van laadpoorten van passagiersschepen

1. Dit artikel is van toepassing op alle passagiersschepen.

2. De volgende deuren en kleppen, gelegen boven de indompelingsgrenslijn, moeten worden gesloten en geborgd voordat het schip vertrekt en moeten gesloten en geborgd blijven totdat het schip op de volgende ligplaats is aangekomen:

2.1 deuren van laadpoorten in de huid of in de begrenzingsschotten van gesloten bovenbouwen;

2.2 boegkleppen aangebracht op plaatsen zoals omschreven onder 2.1;

2.3 deuren van laadopeningen in het voorpiekschot; en

2.4 weer- en winddichte op- en afrijkleppen welke kunnen worden beschouwd als een alternatieve wijze van afsluiting ten opzichte van de wijze van afsluiting zoals omschreven onder 2.1 tot en met 2.3.

Indien een deur of klep niet kan worden geopend of gesloten terwijl het schip op zijn ligplaats is gemeerd mag een dergelijke deur of klep worden geopend of worden open gelaten terwijl het schip de ligplaats nadert of verlaat, maar slechts zover als noodzakelijk voor de onmiddellijke bediening van de deur of klep. In ieder geval moet de binnenste boegdeur gesloten worden gehouden.

3. Indien dit noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering van het schip of voor het inschepen en ontschepen van passagiers wanneer het schip veilig voor anker ligt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat, in afwijking van het bepaalde onder 2.1 en 2.4, bepaalde deuren worden geopend wanneer dit door de kapitein verantwoord wordt geacht, onder voorwaarde dat de veiligheid van het schip niet in gevaar komt.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat een doelmatig toezicht- en meldsysteem voor het sluiten en openen van de deuren genoemd onder 2, wordt onderhouden.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat vóór vertrek van het schip in het scheepsdagboek het tijdstip van de laatste sluiting van de deuren als bedoeld onder 2 en het tijdstip van opening van bepaalde deuren als bedoeld onder 3, wordt aangetekend.

9. In artikel 22 wordt de huidige tekst genummerd tot eerste lid en wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:

2. Teneinde mogelijke wijzigingen in de waterverplaatsing en de ligging van het gewichtszwaartepunt in lengterichting van het ledige schip vast te stellen, moet voor elk passagiersschip, met tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, een «deadweight onderzoek» worden gehouden. Indien, in vergelijking met de goedgekeurde stabiliteitsgegevens, een afwijking in de waterverplaatsing van het ledige schip van meer dan twee percent of een afwijking in de ligging van het gewichtszwaartepunt in lengterichting van het ledige schip van meer dan één percent van de lengte wordt verwacht of vastgesteld moet het schip aan een nieuwe hellingproef worden onderworpen.

10. Na artikel 23a wordt een nieuw artikel 23b ingevoegd, luidende:

Artikel 23b Waterdichtheid van romp- en bovenbouw, voorkomen en onder controle houden van schade

1. Aan boord van alle passagiersschepen met ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard, zoals omschreven in artikel 3 van bijlage IV van dit besluit:

1.1 moeten op de brug standaanwijzers zijn aangebracht voor alle huiddeuren, laaddeuren en andere afsluitmiddelen die, indien open gelaten of niet voldoende geborgd, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, kunnen leiden tot het in belangrijke mate vervuld raken van een ro/ro laadruimte of een ruimte van bijzondere aard. Het standaanwijssysteem moet aangeven dat een deur niet volledig is gesloten of niet volledig is geborgd. Het systeem moet zo zijn ontworpen dat bij een fout in het systeem een deur als niet gesloten zijnde wordt aangegeven. De voeding voor het standaanwijssysteem moet onafhankelijk zijn van de voeding voor het bedienen en borgen van de deuren;

1.2 moeten voorzieningen aanwezig zijn, zoals een televisiemonitor-systeem of een waterlekkage-detectie-systeem, waarmee op de brug elke lekkage door boeg-, hek- of andere laaddeuren, welke kan leiden tot het in belangrijke mate vervuld raken van ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard, kan worden vastgesteld; en

1.3 moet in ro/ro laadruimten en in ruimten van bijzondere aard ofwel een doelmatige rondedienst worden onderhouden ofwel een doelmatig controlemiddel, zoals een televisiemonitor-systeem aanwezig zijn, zodat het onbevoegd betreden van deze ruimten door passagiers en het verschuiven van voertuigen tengevolge van ongunstige weersomstandigheden tijdens de reis kan worden waargenomen.

2. Voor schepen gebouwd voor 22 oktober 1989, die zijn uitgerust met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toegelaten standaanwijssysteem, geldt het bepaalde in lid 1.1 van dit artikel niet.

3. Voor schepen gebouwd voor 22 oktober 1989, geldt het bepaalde in lid 1.2 van dit artikel niet voor 22 oktober 1992.

11. Na artikel 42 wordt een nieuw artikel 42a ingevoegd, luidende:

Artikel 42a Aanvullende noodverlichting

1. Aan boord van alle passagiersschepen met ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard, zoals omschreven in artikel 3 van bijlage IV van dit besluit, moet in aanvulling op de noodverlichting, vereist volgens artikel 42.2.1:

1.1 in alle voor passagiers toegankelijke gangen en ruimten voor algemeen gebruik aanvullende elektrische noodverlichting zijn aangebracht, welke bij elke hellingshoek gedurende ten minste 3 uren kan branden, wanneer alle andere elektrische krachtbronnen zijn uitgevallen. De aanvullende noodverlichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat de toegangswegen naar de voorzieningen voor ontsnapping gemakkelijk kunnen worden gezien. De krachtbron voor de aanvullende noodverlichting moet bestaan uit een in het verlichtingsarmatuur geplaatste accumulatorbatterij die voortdurend wordt geladen en waar uitvoerbaar door het noodschakelbord wordt gevoed. Andere middelen van verlichting, mits even doeltreffend, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aanvaard. De aanvullende noodverlichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat elk defect in een lamp direct herkenbaar is. Elke accumulatorbatterij moet op regelmatige tijden worden vervangen, rekening houdend met de opgegeven levensduur bij de omgevingsomstandigheden waaraan deze batterijen tijdens het bedrijf worden blootgesteld; en

1.2 in elke gang en recreatieruimte in de accomodatie voor de bemanning en in elke werkruimte waar zich gewoonlijk bemanningsleden bevinden, een draagbare, van een oplaadbare accumulatorbatterij voorziene handlamp aanwezig zijn, tenzij aanvullende noodverlichting is aangebracht, zoals omschreven in lid 1.1.

2. Voor schepen gebouwd voor 22 oktober 1989, geldt het bij of krachtens lid 1.1 of 1.2 bepaalde niet voor 22 oktober 1990.

B. In Bijlage XIA worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Na artikel 15 wordt een nieuw artikel 15a ingevoegd, luidende:

Artikel 15a Uniformiteit van groepsreddingmiddelen en voorzieningen voor tewaterlating

De in artikel 13 bedoelde groepsreddingmiddelen en de in artikel 15

bedoelde voorzieningen voor tewaterlating van die middelen moeten per gelijksoortig middel of voorziening van hetzelfde merk, type en uitvoering zijn.

2. Artikel 38, lid 5.1.5, komt te luiden:

5.1.5 twee drijfankers;

C. In bijlage XXIII worden de volgende wijzigingen aangebracht.

1. Het opschrift van bijlage XXIII komt te luiden:
REGLEMENT HOUDENDE DE VERKRIJGING VAN GENEESKUNDIGE VERKLARINGEN BETREFFENDE HET GEZICHTSORGAAN EN HET GEHOORORGAAN

2. Artikel 1 komt te luiden:

Keuring

Ten einde een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 118 van dit besluit te kunnen verkrijgen, moeten kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en scheepsgezellen aan wie aan boord het houden van uitkijk kan worden opgedragen of aan wie de wacht op de brug of in de ruimte voor machines kan worden toevertrouwd, onderworpen worden aan een keuring van hun gezichtsorgaan en gehoororgaan.

3. In artikel 2, onder a, komt de zinsnede «dan wel onvoldoende spraakvermogen» te vervallen.

4. Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. De keuringen van het gezichtsorgaan en het gehoororgaan, met uitzonderingen van die als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder a, geschieden door geneeskundigen, door Onze Minister als deskundigen aangewezen.

5. Artikel 9, vijfde lid, komt te luiden:

5. De deskundige tekent op de pagina in het monsterboekje bestemd voor de registratie van afgegeven verklaringen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoororgaan aan, dat hij betrokkene heeft doorverwezen naar een scheidsrechter onder vermelding van de functie waarvoor betrokkene is gekeurd en voorziet deze aantekening van de datum en zijn paraaf.

ARTIKEL III

Overgangsbepalingen

1. Op schepen gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit zijn de bepalingen van het Schepenbesluit 1965, zoals gewijzigd bij Artikel IA en Artikel IIB van dit besluit, voor zover deze afwijken van die welke waren voorgeschreven voor deze wijziging, alleen van toepassing voor zover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch uitvoerbaar en redelijk is.

2. De uit het bepaalde in het eerste lid voortvloeiende veranderingen van de constructie en inrichting van in dat lid bedoelde schepen, moeten,

in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, worden uitgevoerd bij belangrijke reparaties en vernieuwingen aan het casco, bij ingrijpende veranderingen in de accommodatie, bij vernieuwen van installaties en bij andere daartoe geëigende gelegenheden. Deze schepen mogen ten gevolge van het ondergaan van een reparatie of een verandering niet in geringere mate aan de voorschriften van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij dit besluit voldoen dan zij voor de reparatie of de verandering deden.

3. In het geval dat bepalingen van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij Artikel IA en Artikel IIB van dit besluit, tot gevolg hebben dat de uitrusting van een schip als bedoeld in het eerste lid moet worden aangevuld, vervangen dan wel aangepast:

a. moet de aanvulling van de uitrusting uiterlijk een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit aan boord aanwezig zijn;

b. moet de vervanging van de uitrustingsartikelen plaatsvinden bij hernieuwing van de betreffende artikelen of wanneer deze grote reparaties vereisen;

c. moet de verdere aanpassing van de uitrusting plaatsvinden in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan of voor verschillende categorieën schepen verschillend kan worden gesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

's-Gravenhage, 20 september 1990

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *achttiende* oktober 1990

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Naar aanleiding van het ongeval met de ferry «Herald of Free Enterprise» is door de Internationale Maritieme Organisatie een aantal wijzigingen aangenomen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1974. De wijzigingen bestaan uit twee afzonderlijke gedeelten die internationaal op een verschillend tijdstip van kracht worden. (Onderscheidenlijk op 22 oktober 1989 en 29 april 1990). In het onderhavige besluit zijn beide gedeelten verwerkt. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt op een aantal punten nodig gebleken wijzigingen van technische aard aan te brengen.

ARTIKEL I

A. Gedurende de laatste jaren worden ook schepen van minder dan 500 ton in de praktijk uitgerust met een echolood. De bepaling in het oorspronkelijke onderdeel b van het zesde lid is hierdoor overbodig geworden. Overigens is het gebruik van het zwaarlood in het zeevaartonderwijs niet meer in het examenprogramma opgenomen en laten ook de huidige bemanningssamenstellingen van deze categorie schepen niet toe dat gedurende lange tijd een der gezellen wordt ingezet voor het gebruik van het zwaarlood.

B. De wijziging in dit artikel vloeit voort uit de wijziging van artikel 110, zesde lid, waar geen onderscheid meer gemaakt wordt tussen aannemersmaterieel en niet-aannemersmaterieel.

C. Voor niet-aannemersmaterieel gold blijkens artikel 110, zesde lid, onderdeel a, van het Schepenbesluit 1965, zoals dit tot nu toe luidde, een vaargebied dat zich niet verder uitstrekte dan 30 zeemijlen uit een werkhaven. Met name voor (haven)sleepboten is gebleken dat dit een te beperkt gebied is om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren.

In het Tripartite Overleg Zeescheepvaart (TOZ), het orgaan waarin overheid, werkgevers en werknemers in de zeevaart overleg plegen te voeren, is derhalve een nieuw vaargebied vastgesteld. Dit is het vaargebied zoals omschreven in Artikel I, onder C. De veiligheid van de vaart blijft, mede gezien het vereiste dat de schepen niet verder dan maximaal 6 uren varen van een beschutte haven of rede verwijderd mogen zijn, gegarandeerd. Aangezien dit nieuwe vaargebied nagenoeg overeenkomt met het oorspronkelijk, in onderdeel b van het zesde lid van artikel 110 omschreven, vaargebied voor aannemersmaterieel, is in overleg met die bedrijfstak besloten, uit het oogpunt van harmonisatie, het nieuwe vaargebied ook toe te passen op die categorie van schepen. Zodoende kunnen de onderdelen a en b worden samengevoegd.

Het Besluit Zeevaartdiploma's (Stb. 1988, 260), waarin in artikel 11 eveneens een beperkt vaargebied wordt omschreven, zal op dit punt worden aangepast, zodat in beide besluiten dezelfde omschrijving van het beperkte vaargebied wordt gegeven.

D. Op 9 november 1988 is door de Internationale Maritieme Organisatie een aantal belangrijke wijzigingen aangenomen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1974. Deze wijzigingen hebben betrekking op de totstandkoming van een wereldomvattend satellietcommunicatiesysteem voor het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer ten behoeve van de zeescheepvaart (GMDSS) en worden op 1 februari 1992 internationaal van kracht. De genoemde wijzigingen leiden ertoe dat in 1992 de radio-officier aan boord van Nederlandse zeeschepen zal gaan verdwijnen. Met het oog op deze betrekkelijk korte periode is het niet noodzakelijk de radio-officier

aan een medische keuring te onderwerpen die krachtens het bepaalde in artikel 118, eerste lid, onder a, geldt voor kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en scheepsgezellen.

Wel is het echter, krachtens Voorschrift IV/1 van het Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144) noodzakelijk dat door de radio-officier ten genoegen van de administratie wordt aangetoond dat hij medisch gezien geschikt is, in het bijzonder wat betreft zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan.

E. Krachtens het bepaalde in Hoofdstuk IV van het Schepelingenbesluit (Besluit van 15 mei 1937, Stb. 242) dienen onder meer radio-officieren, alvorens zij tot de monsterrol kunnen worden toegelaten, in het bezit te zijn van een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart. Bij de keuring ter verkrijging van deze geneeskundige verklaring wordt ondermeer toegezien op de gezondheid van het gezichtsorgaan en het gehoor- en spraakorgaan. Een dergelijke, verplichte, geneeskundige verklaring wordt, in de huidige situatie, voor de radio-officier voldoende geacht, en is tevens in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift IV/1 van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978.

ARTIKEL II

A. 1 tot en met 11

De ramp met de Engelse ferry «Herald of Free Enterprise» heeft er toe geleid dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op voorstel van het Verenigd Koninkrijk een tweetal wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Engelse titel: Safety of Live at Sea, 1974, hierna te noemen SOLAS 74) (Trb. 1976, 157 en 1977, 77) heeft aangenomen. De voorstellen van het Verenigd Koninkrijk in dezen zijn geformuleerd naar aanleiding van het eindrapport van het Engelse Hof van onderzoek waarin de bevindingen en de aanbevelingen zijn verwoord met betrekking tot de ramp met de «Herald of Free Enterprise».

De eerste set amendementen op SOLAS 74 is verwoord door het Maritime Safety Committee (MSC) van de IMO in Resolutie 11(55), die op 21 april 1988 is aangenomen. Deze wijziging op de voorschriften van het verdrag (Trb. 1989, 42) trad internationaal op 22 oktober 1989 in werking en bepaalt dat op de brug een indicatiesysteem aanwezig moet zijn dat aangeeft of boeg- en hekdeuren open of dicht zijn. Tevens moeten de nodige maatregelen zijn getroffen om lekkage van zeewater door die deuren vroegtijdig te kunnen ontdekken. Bovendien moet in een aantal met name genoemde passagiers- en bemanningsruimten aanvullende noodverlichting zijn aangebracht.

De tweede set amendementen op SOLAS 74 werd op 28 oktober 1988 aangenomen en is vervat in MSC Resolutie 12(56). Deze wijziging op de voorschriften van het verdrag (Trb. 1989, 98) zal op 29 april 1990 internationaal van kracht worden. De nieuwe voorschriften regelen verscherpte eisen ten aanzien van de stabiliteit van passagiersschepen in beschadigde toestand en een aantal veiligheidsprocedures die in acht genomen dienen te worden bij het sluiten van de ladingdeuren.

B.1. De huidige bepalingen van bijlage XI A kennen een aantal categorieën groepsreddingmiddelen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan automatisch opblaasbare reddingvlotten, vaste reddingvlotten, reddingvlotten van het strijkbare type, reddingvlotten van het werpbare type, gedeeltelijk overdekte reddingboten en geheel overdekte redding-

boten. De bepalingen schrijven voor wanneer er reddingmiddelen van een bepaalde categorie aan boord moeten zijn. Binnen zo'n categorie worden ook de aantallen voorgeschreven. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een schip met twee overdekte reddingboten, één aan stuurboord en één aan bakboord. Het behoeft dan ook geen betoog dat beide reddingboten wat betreft merk, type en uitvoering zoveel mogelijk gelijk dienen te zijn. Dit bevordert immers de eenvoud van de procedures voor het gebruik van die reddingmiddelen en de effectiviteit ervan in noodsituaties. De onderhavige wijziging beoogt deze noodzaak tot uniformiteit duidelijk te stellen.

2. Aan de hand van uitgebreide practische beproevingen is vastgesteld dat drijfankers voor reddingvlotten, zijnde een essentieel onderdeel van deze reddingmiddelen, pas optimaal functioneren wanneer zij ook voldoen aan andere technische detailbepalingen dan die van het huidige lid 5.1.5 van artikel 38 van bijlage XIA. Deze bepalingen, die ook in internationaal verband (European Free Trade Association) tot stand zijn gekomen, zullen in een nog uit te vaardigen Bekendmaking aan de Scheepvaart verplicht worden gesteld. Om wille van de duidelijkheid voor, met name, de fabrikanten van drijfankers, is het gewenst te komen tot een integraal pakket van detailregels, te verwoorden in bedoelde bekendmaking, waarin dan tevens de nu in lid 5.1.5 opgenomen regels zullen worden opgenomen. Deze overheveling van de detailbepalingen van het Schepenbesluit 1965 naar een bekendmaking biedt tevens het voordeel dat de regelgeving terzake efficiënter kan worden aangepast aan de snelle technologische ontwikkelingen op dat gebied.

ARTIKEL III

De overgangsbepalingen vervat in dit artikel regelen zoals gebruikelijk de toepassing van de nieuwe bepalingen uit het onderhavige wijzigingsbesluit, voor zover deze de constructie, inrichting en uitrusting van bestaande schepen betreffen. Dergelijke bepalingen zijn noodzakelijk omdat de gewijzigde bepalingen ten aanzien van constructie en inrichting op een bestaand schip niet altijd practisch uitvoerbaar zijn en omdat aan de gewijzigde bepalingen ten aanzien van de uitrusting niet direct uitvoering kan worden gegeven. Wanneer toepassing van de gewijzigde bepalingen niet practisch uitvoerbaar en niet redelijk is, kan op grond van deze overgangsbepaling de oude toestand rechtsgeldig blijven bestaan.

ARTIKEL IV

Omdat het besluit onder meer is samengesteld uit twee onderdelen die internationaal op een verschillend tijdstip van kracht worden (22 oktober 1989 en 28 april 1990) kan zich de situatie voordoen dat bij het van kracht worden van het besluit een gedeelte van de daarin opgenomen bepalingen internationaal nog niet van kracht is. Dit artikel biedt alsdan de mogelijkheid om bij koninklijk besluit slechts die bepalingen in werking te laten treden die op dat moment ook daadwerkelijk internationaal van kracht zijn.

Deregulering

Zoals in het voorgaande is toegelicht, bevat deze wijziging van het Schepenbesluit 1965 in hoofdzaak een aanpassing van het besluit aan de internationaal overeengekomen gewijzigde voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1974. De wijziging strekt ertoe, de veiligheid op ro/ro (roll-on/roll-off)-passagiers-

schepen te verhogen. Nieuwe bestuursorganen of bestuursinstrumenten zijn daarvoor niet nodig.

Voor het bedrijfsleven zal er een kostenverhogend aspect aan zitten, dat echter, gezien het internationale karakter van de verplichtingen, niet concurrentieverstorend zal werken. Met het bedrijfsleven is dan ook in goed overleg overeenstemming bereikt over de voorliggende wijzigingen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen